

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Reinhard Löffler CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Elektrische Ortsbusse im urbanen Bereich – Ausnahme- genehmigung für das Fahren für Führerscheinklasse B oder finanzielle Unterstützung beim Erwerb einer notwendigen Fahrerlaubnis

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wird sich das Land bei der EU dafür einsetzen, dass elektrisch betriebene Busse der Sprinterklasse mit der Führerscheinklasse B oder einer Ausnahmegenehmigung gefahren werden können?
2. Unterstützt das Land die kommunalen Ortsbusse als Ergänzung zum ÖPNV?
3. Wird das Land den Einsatz von Ehrenamtlichen für kommunale Ortsbusse fördern, damit sie die Busse (etwa mit Führerschein Klasse B oder einer Ausnahmegenehmigung) fahren dürfen?
4. Werden die ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer beim Erwerb einer notwendigen Fahrerlaubnis unterstützt?
5. Unterstützt sie den Einsatz von Ortsbussen in städtischen Mobilitätsplänen, wie z. B. in Stuttgart?

13.4.2022

Dr. Löffler CDU

Begründung

Die Ortsbusse sind ein gutes Angebot für die urbanen Bereiche, die bisher im Verkehr abgehängt und nicht angebunden sind. Ältere Menschen sind auf solche Angebote angewiesen, um zum Arzt, zur Apotheke oder zum Einkauf für den täglichen Bedarf zu kommen. Ohne die Unterstützung der ehrenamtlichen Bürgerinnen und Bürger wäre ein solches Angebot nicht möglich. Ein solches Angebot gibt es bisher in Stuttgart in Stammheim, Botnang, Weilimdorf und Feuerbach.

Elektrisch betriebene Busse der Sprinterklasse übersteigen aufgrund des Gewichtes der Batterie das zulässige Höchstgewicht von 3,5 t bei Führerschein Klasse B. Dies bedeutet, dass die ehrenamtlichen Fahrer diese Busse nicht mehr steuern dürfen, sofern sie nicht einen Busführerschein machen. Dies ist aufgrund der entstehenden Kosten nicht darstellbar.

Antwort

Mit Schreiben vom 4. Mai 2022 Nr. VM3-0141.5-19/40/4 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Wird sich das Land bei der EU dafür einsetzen, dass elektrisch betriebene Busse der Sprinterklasse mit der Führerscheinklasse B oder einer Ausnahmegenehmigung gefahren werden können?*

Die Fahrerlaubnisklassen und deren Berechtigungsumfang sind innerhalb der Europäischen Union einheitlich festgelegt. Abweichungen oder Ausnahmen müssen daher entweder durch das EU-Recht selbst oder durch die Gremien der Europäischen Union zugelassen sein bzw. werden. Die Fahrerlaubnis der Klasse B berechtigt zum Führen von Kraftfahrzeugen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse bis 3 500 kg, welche zur Beförderung von maximal acht Personen neben der oder dem Fahrzeugführer/-in ausgelegt sind. Für den Bereich der Güterbeförderung wurde für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb durch die Europäische Union zugelassen, dass auch Fahrzeuge bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 4 250 kg mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B geführt werden dürfen, soweit die 3 500 kg überschreitende Masse ausschließlich dem zusätzlichen Gewicht des alternativen Antriebssystems gegenüber einem baugleichen Fahrzeug mit Verbrennungsmotor geschuldet ist und die Ladekapazität nicht erhöht ist. Diese Regelung wurde in das nationale Recht (Fahrerlaubnis-Verordnung) übertragen. Für den Bereich der Personenbeförderung mit Fahrzeugen der Klasse B besteht derzeit eine solche Regelung nicht.

Dem Verkehrsministerium sind bislang keine Sachverhalte bekannt, in welchen eine Ausnahme von der Fahrerlaubnis-Verordnung beantragt wurde, um Fahrzeuge der „Sprinterklasse“ zur Beförderung von maximal acht Personen führen zu dürfen, in denen durch Nutzung alternativer Antriebsformen die zulässige Gesamtmasse von 3 500 kg überschritten wird. Soweit es hierfür einen Bedarf an einer analogen Regelung zu Fahrzeugen der Güterbeförderung geben sollte, wird sich Baden-Württemberg gegenüber dem Bund dafür einsetzen, eine entsprechende Regelung der Europäischen Union zur zulässigen Gesamtmasse in die Wege zu leiten.

- 2. Unterstützt das Land die kommunalen Ortsbusse als Ergänzung zum ÖPNV?*

- 5. Unterstützt sie den Einsatz von Ortsbussen in städtischen Mobilitätsplänen, wie z. B. in Stuttgart?*

Die Fragen 2 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Landesregierung hat sich im Koalitionsvertrag anspruchsvolle Ziele zum Ausbau des ÖPNV gesetzt, deren Umsetzung angesichts der Klimaschutzziele dringend geboten ist. Eine zentrale Aufgabe ist dabei das Schließen räumlicher und zeitlicher Angebotslücken, sodass ein umfassendes ÖPNV-Angebot entsteht, welches die Nutzung des öffentlichen Verkehrs für alle Arten von Wegen ermöglicht. Hier bestehen zum Teil erhebliche Defizite vor allem in den ländlichen Räumen, wie der im Auftrag des VM erstellte „ÖPNV-Report“ deutlich gezeigt hat.

Daneben muss sich die Verkehrsplanung auch auf die Anforderungen einer alternden Gesellschaft einstellen. Infolge altersbedingt zunehmender Mobilitätseinschränkungen steigt der Anteil von Personen, die ÖPNV-Haltestellen in ihrer Nähe nicht mehr oder nur mit Schwierigkeiten erreichen können. Die Verkehrsplanung und ÖPNV-Angebotsentwicklung sind daher aufgefordert, ihre Leitlinien (etwa hinsichtlich Erschließungsstandards und angenommener Einzugsbereiche von Haltestellen) weiterzuentwickeln und geeignete Lösungen für Teilhabe ermöglichende Verkehre zu entwickeln.

Vor diesem Hintergrund können Ortsbusse eine geeignete Maßnahme sein, um die Versorgung mit ÖPNV-Leistungen räumlich zu verbessern und Zugangsbarrieren abzubauen. Weitere Ansätze sind flexible Verkehrsangebote, besondere Fahrdienste oder Begleitdienste.

Das Land begrüßt solche Überlegungen und hat im Zuge der ÖPNV-Finanzierungsreform 2018 den kommunalen Aufgabenträgern zusätzliche Mittel gegeben, die statt einer Zweckbindung für Tarifsубventionen nun auch für die Bestellung von Fahrleistungen verwendet werden können.

Nach dem ÖPNV-Gesetz liegt die Zuständigkeit für den Busverkehr allerdings bei den Stadt- und Landkreisen. Kleinere Kommunen können ebenfalls die Aufgabenträgerschaft für innerörtliche Verkehrsangebote in ihrem Gebiet erhalten. Es ist dem Land daher auf Grund der Rechtslage und angesichts fehlender Ortskenntnisse nicht möglich, im Detail Vorgaben zum Aufbau von Ortsbussystemen zu machen.

Das Land sieht seine Aufgabe daher vor allem in der Sensibilisierung der Kommunen für die Thematik und ihrer fachlichen Unterstützung. Da Ortsverkehre in kleineren Gemeinden naturgemäß ein begrenztes Kundenpotenzial haben, stehen sie vor besonderen wirtschaftlichen Herausforderungen. Es ist daher wichtig, der Situation angepasste Konzepte zu entwickeln.

Das 2014 bei der NVBW eingerichtete Kompetenzzentrum „Neue ÖPNV-Angebotsformen“ hat sich der Thematik in Zusammenhang mit ehrenamtlich getragenen sog. „Gemeinschaftsverkehren“ gewidmet, die je nach Ausgestaltung die Funktion eines Ortsbusses erfüllen können. Derzeit sind landesweit etwa 70 ehrenamtliche Bürgerbusverkehre sowie etwa 20 weitere mit verschiedenen anderen Betreibermodellen betriebene kleine Bussysteme bekannt. Die für den Bürgerbusbereich entwickelten Leitlinien können auch anderen Modellen zur Orientierung dienen.

3. Wird das Land den Einsatz von Ehrenamtlichen für kommunale Ortsbusse fördern, damit sie die Busse (etwa mit Führerschein Klasse B oder einer Ausnahmegenehmigung) fahren dürfen?

4. Werden die ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer beim Erwerb einer notwendigen Fahrerlaubnis unterstützt?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wie in der Antwort zu Frage 1 ausgeführt, ist die Entwicklung eines örtlichen ÖPNV-Angebots Aufgabe der Kommunen, wobei für kleine Kommunen eine Abstimmung mit dem Landkreis als Aufgabenträger für ein abgestimmtes ÖPNV-Angebot zielführend ist.

Die Erfahrung zeigt, dass die Initiierung von ehrenamtlichen Modellen aus der Kommune (z. B. durch Bürgermeister/-in/Gemeinderat) im Gegensatz zu einem eigenen Interesse und Bereitschaft in der Bevölkerung weniger gut aufgenommen wird. Ferner müssen der Umfang des Engagements berücksichtigt und Überforderungen vermieden werden, um eine längerfristig tragfähige Lösung zu erreichen. Die Frage der Trägerschaft und des Betreibermodells (hauptamtlich/ehrenamtlich) muss daher vor Ort entschieden werden.

In Anerkennung des an vielen Orten vorhandenen Engagements fördert das Land ehrenamtlich getragene Lösungen durch verschiedene Informations- und Beratungsangebote (vgl. Antwort zu Frage 1) sowie verschiedene finanzielle Fördermaßnahmen. So wurden von 2015 bis 2017 die Kosten für den „Führerschein zur Fahrgastbeförderung“, der für Bürgerbusverkehre erforderlich ist, vom Land übernommen. Seit 2018 ist diese Förderung in der sog. „Verwaltungskostenpauschale“ aufgegangen, die für eine größere Bandbreite von Ausgaben eingesetzt werden kann.

Die Förderung kann flexibel eingesetzt werden für Werbung und Öffentlichkeitsarbeit Gebühren, Verwaltungs- und Sachkosten, Vorbereitung und Durchführung von Versammlungen und anderen Veranstaltungen einschließlich Ehrungen, ärztliche Untersuchungen, Schulungen sowie Fortbildungen.

Der angesprochene Einsatz ehrenamtlicher Kräfte in größeren Fahrzeugen ist aus rechtlicher und praktischer Sicht zu beurteilen.

Die Führerscheinklassen sind seit 1999 europa- und bundesrechtlich festgelegt. Als Einsatzgrenze des Pkw-Führerscheins (Klasse B) ist seitdem ein zulässiges Gesamtgewicht (zGG) des Fahrzeugs von 3 500 kg festgelegt. Nur Personen mit einem älteren Führerschein können im Rahmen von Besitzstandsregelungen noch größere Fahrzeuge (bis 7 500 kg zGG) führen. Zur Förderung der Elektromobilität hat der Bund die zGG-Grenze für E-Transporter im Jahr 2015 auf 4 250 kg angehoben. Eine Erweiterung dieser Ausnahmeregelung wurde schon verschiedentlich diskutiert, bisher jedoch nicht vorgenommen. Da es sich beim Führerscheinrecht um Bundesrecht handelt, kann das Land hier nicht eigenständig tätig werden.

Ein Erwerb eines für größere Busse nötigen Führerscheins der Klasse D1 oder D durch ehrenamtliche Bürgerbusfahrer/-innen wäre zwar denkbar und könnte über die o. g. Verwaltungskostenpauschale mitfinanziert werden. Dabei ist jedoch zu bedenken, dass dies für die gesamte örtliche Fahrergruppe geschehen müsste, um größere Fahrzeuge dann auch umfassend einsetzen zu können. Da Bürgerbusfahrer/-innen typischerweise nur ein bis zwei Einsätze pro Monat absolvieren, wäre der Aufwand im Verhältnis zum Nutzen voraussichtlich unverhältnismäßig. Ferner ist zu bedenken, dass schon das Steuern eines üblichen Bürgerbusmodells eine Umstellung für die meist nur an Pkw gewohnten Aktiven ist. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass sie generell bereit sind, noch größere Busse zu steuern.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor